

KAJÁN IMRJE

A Duna–Tisza csatorna vitái a reformkori közéletben

Joggal mondják, hogy „jogásznemzet a magyar”. Hogy ez mennyire igaz, azt egy immár két évszázados gazdasági-műszaki kérdésben, a Duna–Tisza csatorna eszméjének fölemelkedésében, majd elbukásában is tapasztalhatni.

Szegény országban, meglehetősen elmaradott gazdasági-politikai környezetben kell gyarapítani a hazát – európai színvonalú művekkel. Ez volt a kor elvárása a gazdaság formálásában a vezető szerepet akkor átvenni készülő mérnökökkel szemben. S minthogy az elgondolásokhoz a megvalósítás üzemanyaga: a pénz majd’ mindig hiányzott, hát helyette – biztosítékul – törvényt állítottak, segítse majd az át a buktatókon a pénzszegény vállalkozást.

Így volt ez később is: törvény született a budapesti Duna-szakasz szabályozásáról (1870. X. tc.) és sorra sok-sok megvalósult vagy elvetelt akarat esetében, az eddig utolsó EXPO törvényig.

A Duna–Tisza csatorna reményteli ügyállásáról írja az egyik ügybarát, báró Vécsey Miklós, hogy bár a csatornavállalat a Monarchia egyik legnehezebben éledező ügye, a fő bizodalmat az adja a bábáskodóknak, hogy nincs még egy olyan vállalkozás Európában, amelyet ilyen jó törvény védene és támogatna, mint ezt.

A törvény maga az 1840. évi XXXVIII. tc., amely a Duna–Tisza csatorna társaság részvénytársasági formában történő megvalósításáról intézkedik, s a vállalkozók számára valóban rendkívüli kedvezményeket biztosít.

A csatornák, mint a kereskedés fejlesztésében szükséges, sőt inkább nélkülözhetetlen vízi utak a XVIII. sz. vége óta a magyar közélet napirendjén voltak. Különösen így volt ez akkor még, mikor a vasút, mint alternatíva fel sem merülhetett. A nyugat-európai vezető gazdasági hatalmak: Anglia, Franciaország és Hollandia példája ott lebegett a magyar reformerek előtt is, azzal a jó példával, amelyet ezeknek a teherszállító utaknak a szerepe a környező vidékek fellendülésében, felvirágoztatásában játszott.

Nem tagadható, hogy ilyen volt a Kiss testvérek által megvalósított Ferenc-csatorna is, amelynek gazdaságpezsdítő hatása itt, Magyarországon mutatkozott, mint ahogy az sem titkolható el, hogy a csatornák ideje a már említett fejlett gazdaságokban Kissék műve megépülte idején lassan lejárt. Mert, míg a csatornaépítések nagy korszakában (a XVII–XVIII. században) még csak az áruk tömeges (és mellelleg: zötykölődés mentes) szállítása volt a szempont, a XIX. századra fő igényné lépett elő a gyorsaság is, s ezt inkább a vasút szolgálta ki.

A kiegyezés utáni közlekedési miniszter, Gorove István még 1839-ben, ifjú jogászként írja lelkesülten bajorországi útjáról: „...hazánknak (...) mikor lesz egy tökéletes szállítási rendszere,

mely kereskedését az ó fölé emelje? Talán soha – oh nem soha – félre, te gyáva gondolat! Hazám-nak lesznek vas- és vízi utai, csak akarják szilárdan fiait és akarjanak számolni; tegyék a mérleg egyik tálába a hasznot, másikába az áldozatot és én hiszem, a kedvező következmény szemeikből örömkönnyekben fogja magát visszatükrözni.”

Az 1830-as évek vége Magyarországnak közlekedési képe meglehetősen lehangoló: vasút még egyáltalán nincs, gőzhajó is csak a Dunán jár, mind az Al-Dunánál, mind Pozsony alatt – tehát az ország határainál, hátráltatva a külkereskedést – rendkívüli akadályokkal nehezítve a hajósok dolgát. A közutak állapotáról külföldi utazók rémtörténetekben számolnak be. Nincs tehát (az egyetlen Ferenc-csatornát kivéve) korszerű útja az országnak egyáltalán.

A Duna Pest-Budáról kiinduló összeköttetése a Tiszával vízi úton kb. a Ferenc-csatorna megépítésével egy időben merült fel komolyan. 1789-ben vetette fel Franz Schönstein egy Pest-szolnoki, illetve Pest–szegedi csatorna gondolatát. Ezt a kormányzat is felkarolta, s mivel Schönstein sem a csatorna tényleges vonalvezetésére, sem pedig műszaki megoldásaira nem tett javaslatot, kiküldték Balla Antalt és Sax Ábrahámot a fentiek tisztázására.

Ennek a megbízásnak az eredménye az irodalomból már ismert, úgynevezett Balla-féle nyomvonalterv-hármas, amely tervek nemcsak ebben, hanem a csatornához szükséges víz szerzését illetően is különbözőek. Balla első tervében, a Pest–Üllő–Pilis–Cegléd irányún sem a Duna, sem a Tisza vizét nem, csakis a környező vidék belvizeit kívánta felhasználni. Második nyomvonala a Pest alatti Harasztiból Alsónémedin, Sárin és Cegléden át vezet Szolnokra (Tószegre). Itt már Ócsa és Sári vizein kívül a Duna vizét is a csatornába vezette volna. Harmadik vonala Haraszi–Kecskemét–Csongrád irányú, ahol a Duna és a Duna–Tisza közti Hátság vizei adják a csatorna vízkészletét. Balla szakvéleménye: mindhárom irány és műszaki elgondolás megvalósítható, víz van. A legutolsó vonalazásról megjegyzi, maximum 10–12 öl mély bevágás kell (ha a homok engedi), onnan már a Tiszába vezető Gát- és Vidra-éren mehetne a vízi út tovább.

A helytartótanács 1804-ig altatta az ügyet, amikor is Maillard Sebestyénnek és Heppe Szaniszlónak adták ki részletes szintezésre, tervek és költségvetés kidolgozására. Ez már komolyabb nekibuzdulásnak látszott, főleg a költségvetés miatt. Heppeék 1805-ben beadott tervének furcsasága, hogy közvetlenül sem a Dunát, sem a Tiszát nem érinti a csatorna, hanem átrakódásra kényszerülnek a hajósok. Ilyenformán a két folyó nem is vehet részt a vízáadásban sem, azt a Hátság vizei biztosítanák. A két szakember a csatorna kiviteli költségeire 3,3 millió pFt-ot számított, de úgy, hogy az egyébként is csak kis hajók közlekedésére alkalmas „takarékc-satornát” katonákkal ásatták volna ki. (A különleges, torkolat nélküli műszaki megoldás okát nem tudjuk, talán katonai igény lehetett. A vízszükséglet forrásáról Vásárhelyi Pál jegyzi meg később: „kétes hipotézis”).

Balla Antal újabb Haraszi–Sári–Tatárszentgyörgy–Csongrád útvonaltervét utóbb Vásárhelyi Pál szintezte végig és költségelte. A Duna–Tisza közti Hátság itt a legalacsonyabb, mégis 6–8 osztrák mérföld hosszon (44–60 km) volna szükséges 30–52 láb mély (9,5–16 m) bevágást építeni. Az építési költség minimum 13,86 millió pFt, de ezt Vásárhelyi W. Clarknak a mély bevágásokban tapasztalt adatai alapján 23 millióra módosította. Clark érvei egy addig kevésbé figyelembe vett szempontból világítják meg a kérdést: a mély ásásoknál gyorsan el kell takarítani a kitermelt sok földet, mert útban van, és a munka nagyon lelassul. Akkor pedig sokáig áll kamat nélkül a befektetés pénze! Az egyedüli megoldás, ha a földet ideiglenes vaspályán szállítják el. Akkor viszont építsék meg azt inkább véglegesre.

Hangsúlyozza: olyan hosszú, s olyan mély bevágás, ami ide kell, a világon nincs, ilyenkor inkább alagutakat építenek.

Látnivaló, hogy az építendő csatorna ügye újra és újra felmerült, míg legújabbán azután Beszédes József vette kézbe. Ő mint az érdekelt birtokosok és vízhasználók társulatba szervezésével a Körös-vidék és a Kapos–Sárvíz mocsarainak rendezője, s a Duna Tolna alatti kanyarulatainak kiegyenesítője lett országosan ismert. Elméleti munkáiért akadémiai levelező tagságot is kapott. Elsősorban a Dunánál elért sikereit kívánta a Duna–Tisza csatorna megépítésénél felhasználni. A Duna Fadd-bogyiszlói kanyarátvágásánál ugyanis csak egy, a folyónál jóval keskenyebb vezérárkot ásattott, s annak kiszélesítését és kimélyítését a folyóvízre s az időre bízta. Igaza lett, a Duna évek alatt kimosta új medrét.

Ezt a gyakorlati tapasztalatot kívánta felhasználni Beszédes a Duna–Tisza csatorna megvalósítására, azt a magasságkülönbséget, amely a két folyó kisvize között van. Azért tervezett folyócsatornát, nem pedig zsilipekkel elzárt állót, hogy a Duna már az átvágásoknál tapasztalt vízerejével alakítsa ki a végleges tervezett csatornamedret. Tette ezt azért, mert tudta: ilyen volumenű munkára biztosan nincs elegendő pénz, csak valami pénzkímélő megoldásra.

A tervet, melynek alapjait Beszédes már a „Kolozsvártól Grétzig hajókázható nagy csatorna...” című 1839-es művében lefektette, részletesen az 1840. évi XXXVIII. törvény s a részvénytársaság megalakulása után dolgozta ki.

Beszédes mérnök kora vállalkozója volt. Itt is befektetett: részletesen felmérte a szóhajóhozható irányokat és Csongrádba (kb. Balla nyomvonalán), illetve elágazással Szegedre vezető csatornát tervezett úgy, hogy azt a víz majd 6 év alatt maga alakítja. Befektetése (ahogy ma mondanánk: apportja) a részvénytársaságba bevitt általa készített terv és annak költségvetése, mely 6 millió forintba becsülte a megépítést.

Ezt a tervet karolta fel a részvénytársaság, mely kezdő támogatásokat is szerzett Sina Györgytől, báró Vécsey Miklóstól, gróf Dessewffy Emiltől és másoktól. Utóbbi Budapesti Híradó c. lapjában is napirenden tartotta a kérdést egészen 1846 őszéig. Itt a legkülönbözőbb közgazdasági-politikai-műszaki pró és kontra vélemények is megjelenhettek. A nyílt téren folytatott küzdelem – mert annak lehet nevezni a sokszor személyeskedésig menő vitastílus miatt – 1844–45-ben a lapok egyik vezető témája volt. 1846-ban, s főleg Vásárhelyi Pál 1846. április 8-i halála után vette át a fő szerepet (a műszaki kérdések között) a Tisza-szabályozás mikéntjének tárgyalása. Itt is Vásárhelyi (holta után is) és Beszédes a két főszereplő, miként a „Dunatiszai vagyis pestszegedi csatorna” ügyben.

Nem tudjuk még, de reméljük, idővel kiderül, mi volt a két akadémikus-mérnök szinte vérig menő ellenségeskedésének oka. (A „két dudás egy csárdában” magyarázat leegyszerűsítő, itt nyilván konkrét ügyekről lehet szó...) Vásárhelyi és Beszédes viszonya, úgy hisszük, némileg meghatározta az építendő csatorna sorsát is. A dolog természeténél fogva ugyanis a Beszédes-féle tervek az Országos Építészeti Főigazgatósághoz kerültek véleményezésre, ahol Vásárhelyi hajózási felügyelő, tehát vezető, mértékadó tisztségviselő volt.

Vásárhelyi már korábban „minden kritikán alulinak” minősítette Beszédesnek a Kolozsvártól Grétzig húzódó csatornatervét. A Főigazgatóság véleménye most is elutasító. Négy alapvető ellenvetésük van: 1. a folyóvízű csatornák ideje a zsilipek építése óta lejárt; 2. a mély bevágások kiásása nem biztosan kivihető, mert nem voltak talajfúrások; 3. a meder kiépítését vízerőre bízni nem lehet; 4. de ha lehetne is, mi lenne az egyébként is lomha Tiszával, ha 6 év alatt ekkora földmennyiség mosódna belé. Ellenérveik mellett a szerintük reális költségvetést is kidolgozták, s azt Beszédes 6 milliójával szemben 37 millióban (!) állapították meg.

Vásárhelyi ennél is továbbment. Ugyanezen a nyomvonalon (meg is támadták érte: ismerte és felhasználta ellenfele adatait) zsilipes csatornát tervezett, melyhez a vizet gőzgéppel emelte volna a legfelső „szekrénybe”. A mindenestől 24,5 millióra számított magasvezetésű csatornáját egy esetlegesen építendő lóvasútnál olcsóbbnak és hasznosabbnak tüntette fel, jóllehet hangsúlyozta: ő „nem szerelmes” a csatornába, a saját gőzgépes javaslatába sem, mert később építendő vasútpárti. De, ha már lennie kell, csakis ilyen lehet. Beszédes már említett mélyvezetésű megoldását viszont 86 millióra (!) becsülte.

A riasztó nagyságrendbeli különbségek és, hogy maga a mérnökszakma házon belül nem tudott kompromisszumra jutni, arra késztették a részvénytársaságot, hogy külföldi szakértőket kérjen fel a tervek bírálatára.

A Lajos-csatornát építő Klenze Beszédes tervéről szólva azonosult Vásárhelyi aggodalmaival és a költségeket is alulmértnek tartotta. Szerinte mind Beszédes, mind Vásárhelyi terve csak vázlat, de utóbbi sokkal jobb. A kivitel költségét 50 millióra becsüli, s ezért inkább vasút építését javasolja. W. Clark, aki végig is fúrta a nyomvonalat, ugyanerre a véleményre jutott, csak a költségeket becsülte szerényebbre, „mindössze” 26,2 millióra. Inkább vasutat építene. A holland szakértő Fyne ragaszkodott egyedül a csatornához, mert szerinte a kőút és vasút csak gazdag vidékeken kifizetődő.

Beszédes tervét javasolja, némi módosítással (zsilipekkel), a kivitelt viszont ő is 18 millió pFt fölé becsüli.

Mindezek azonban már 1846 tavaszán–nyarán zajlottak. Vásárhelyi már halott; életműve, a Tisza szabályozása csak most kezd élni igazán. A Duna–Tisza csatorna részvénytársaság 1846. július 10–11-i ülése, mely a véleményeket megismerte és a jelenlévő Beszédesnek megválaszolásra kiadta, határozatot hozott, hogy a vasút ügyét is megvizsgálja, s ezzel előrevetítette az addig oly sok vihart megélt ügy végkimenetelét. A korábban a Duna–Tisza csatorna fölött vitázó gazdasági szakemberek figyelme immár véglegesen a Tisza-szabályozás felé fordult.

A csatornatársulat 1846. november 13-i, X. választmányi ülése azzal ült össze, hogy „mivel a technikai veszélyek elmúltak” (?!), ideje a kérdésben végleges döntést hozni. Ezt a végleges döntést a pénz, pontosabban annak teljes hiánya hozta meg. A remélt befektetők nem sorakoztak fel a társaság mögé, az állam erejét pedig a Tisza-szabályozás kötötte le. A mérvadó gazdaságirányítók: Széchenyi István, Andrássy György és a bankár Sina György is csak távolról szemlélte a próbálkozást, de pénzt nem kockáztatott. A részvénytársaság említett ülése ezt konstatálva, működését beszüntette azzal, hogy a csatorna sorsát a következő országgyűlésre, ismét egy majdani törvény sorsára bízta. Az addigi költségek után fennmaradt pénzt az érdekeltek között felosztották.

Ilyen költség volt korábban a tervező Beszédes összes kiküldetése és napidíja (1266 pFt 28 kr.), a titoknok bére (a teljes időre 480 pFt) és a külföldi szakértők díja (pl. Fyne utazásaira 10 468 pFt 49 kr.). „Beszédes József úrnak tervére vonatkoztatva (...) minden szükséges adatok a társulat költségein (...) megszerezettek” – szól a jelentés 3000 pFt Beszédesnek történő kifizetéséről, ami szép summa, ha egy állami területi mérnök évi 600 pFt-os díjazásához hasonlítjuk. Emellett a társaság választmánya Beszédest a következő országgyűlésen megjutalmazásra ajánlja majd.

Ezzel vége is a reformkori Duna–Tisza csatorna történetnek, hiszen tudjuk: a következő országgyűlés már egészen mással volt elfoglalva: hónapok alatt az első felelős magyar minisztérium kivívásáig jutott. Amelynek közlekedési minisztere, Széchenyi István a kért 10 millió pFt-jából 8 milliót vasutakra, 2 milliót folyók (elsőként is a Tisza) szabályozására szánt, s egy fillért sem a régi álom Duna–Tisza csatornára.

Vásárhelyi maró gúnyú jóslata tehát bevált: nem lett „Ördögárok” vagy „Csörsz árka” Harasztitól Szegedig.

De ő maga sem élte meg művének még csak megindulását sem. Szívroham végzett vele a Tisza-szabályozási viták során. Mint hogyha az ellenfél, Beszédes csendes figyelmeztetése fogott volna átokként: „...a mily mértékkel ő mér nekem, úgy méretik neki, kivált, ha a vállalkozati cselekvés mezejére majd önállólag lépend, ahol tömérdek viszonyok ütköznek össze.”